Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/2009

15. 03. 88

Sachgebiet 2129

Antrag

der Abgeordneten Dr. Hartenstein, Bachmaier, Blunck, Conrad, Conradi, Fischer (Homburg), Dr. Hauff, Jansen, Kiehm, Koltzsch, Lennartz, Dr. Martiny, Menzel, Müller (Düsseldorf), Reimann, Reuter, Schäfer (Offenburg), Dr. Schöfberger, Schütz, Stahl (Kempen), Waltemathe, Weiermann, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Abgasentgiftung der Kraftfahrzeuge

Die Schadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr machen einen erheblichen Anteil der Luftverschmutzung aus: bei den Stickoxiden beträgt er 57 % der Gesamtemissionen in der Bundesrepublik Deutschland (1,8 Mio. t pro Jahr). Es ist inzwischen unbestritten, daß die Stickoxide, die unter dem Einfluß des Sonnenlichts zu Ozon und anderen Photooxidantien umgewandelt werden, zu den Hauptverursachern des Waldsterbens gehören.

Entgegen den Voraussagen der Bundesregierung ist die Luftbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr seit 1985 nicht zurückgegangen, sondern hat kontinuierlich zugenommen (bei den NO_x-Emissionen um jährlich 2 %), und zwar aufgrund der wachsenden Zahl der Kraftfahrzeuge, der gestiegenen Fahrleistung, des zunehmenden Straßengüterverkehrs und der wieder erhöhten Geschwindigkeiten.

Das Katalysator-Konzept der Bundesregierung ist gescheitert. Am 1. Januar 1988 waren erst knapp 1 Mio. Kraftfahrzeuge mit dem geregelten Dreiwegekatalysator ausgestattet: das sind rund 3,7 % des Pkw-Bestandes von 27 Mio. Fahrzeugen. Knapp 900 000 Pkw mit Otto-Motor erfüllten die Europa-Norm. Trotz der äußerst schleppenden Entwicklung bei der Umrüstung des Altwagenbestandes werden die steuerlichen Anreize für schadstoffarme bzw. schadstoffreduzierte Fahrzeuge seit 31. Dezember 1987 bereits wieder abgebaut.

Angesichts fortschreitender Waldschäden und der gesundheitlichen Gefahren, die von der Luftverschmutzung ausgehen, besteht dringender Handlungsbedarf. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die Chance der deutschen EG-Präsidentschaft zu nutzen, um eine neue Initiative zur Abgasentgiftung für Kraftfahrzeuge zu ergreifen.

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag bekräftigt, daß die US-Norm für Personenkraftwagen die beste Lösung zur Schadstoffminderung

darstellt und daß dieses Ziel weiterhin anzustreben ist. Er hält es für nicht hinnehmbar, daß unbefristet Abgasgrenzwerte gelten sollen, die – wie die EG-Norm – weit hinter den technischen Möglichkeiten zur Schadstoffreduzierung zurückbleiben.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, Zeitpläne zu entwickeln und in die EG-Verhandlungen einzubringen, die festlegen, zu welchen Zeitpunkten und mit welchen Schritten das Ziel der US-Grenzwerte auch für Mittelklassewagen zwischen 1,4 und 2 l Hubraum und für Wagen unter 1,4 l erreicht werden soll.

2. Der EG-Prüfzyklus zur Bestimmung der Kfz-Abgasgrenzwerte ist endlich realistischen Fahrbedingungen von Pkw anzupassen; die gegenwärtige Praxis, bei der die Einhaltung der Bestimmungen zur Schadstoffarmut lediglich für Geschwindigkeiten bis Tempo 50 km/h bzw. Tempo 92 km/h überprüft wird, ist zu beenden.

3. Die Bundesregierung wird aufgefordert, für Autobahnen und Außerortsstraßen ein EG-einheitliches Tempolimit vorzuschlagen.

4. Zur Schadstoffminderung von Diesel-Pkw ist in den EG-Verhandlungen über einen Partikelgrenzwert an dem einstimmigen Beschluß des Umweltausschusses festzuhalten, der einen Höchstwert von 0,8 g/Test vorsieht.

5. Für leichte Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t sind die Schadstoffemissionen auf die in den USA geltenden Abgasvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge zu senken (entsprechend dem Vorschlag der deutschen Automobilindustrie).

6. Zur Reduzierung der Schadstoffemissionen aus schweren Nutzfahrzeugen sind neue Vorschläge vorzulegen, damit schnellstmöglich die bereits angekündigte zweite Stufe der Abgasreinigung für diese Fahrzeugklasse erreicht werden kann.

7. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, daß der Benzolgehalt im Benzin im Rahmen der EG auf 1 % begrenzt wird.

8. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, bis zum 30. September 1988 zu berichten,

   a) welche Initiativen zur Schadstoffminderung im Straßenverkehr während der deutschen Ratspräsidentschaft ergriffen wurden, und in welchem Umfang die Maßnahmen erfolgreich waren,

   b) wie sich der Stand der technischen Umrüstung des Altwagenbestandes entwickelt hat,

   c) wie sich die Schadstoffemissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr seit 1984 entwickelt haben und wie sie sich voraussichtlich in den nächsten fünf Jahren entwickeln werden.

Bonn, den 15. März 1988

Dr. Hartenstein
Bachmaier
Blunck
Conrad
Conradi
Fischer (Homburg)
Dr. Hauff
Jansen
Kiehm
Koltzsch
Lennartz
Dr. Martiny
Menzel
Müller (Düsseldorf)
Reimann
Reuter
Schäfer (Offenburg)
Dr. Schöfberger
Schütz
Stahl (Kempen)
Waltemathe
Weiermann
Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

Die beschlossenen EG-Grenzwerte für Kraftfahrzeuge unter 2,0 l Hubraum, die mehr als drei Viertel des Kraftfahrzeugbestandes ausmachen, entsprechen nicht den US-Grenzwerten. In den USA sind die Grenzwerte nicht nach Hubraumklassen gestaffelt, vielmehr gelten die gleichen Grenzwerte für die verschiedenen Hubraumklassen, und sie sind außerdem niedriger. Diese Grenzwerte sind auch für die Kraftfahrzeuge, die aus der EG in die USA exportiert werden, zwingend vorgeschrieben. Die damit gegebene Erfüllbarkeit der US-Grenzwerte – auch für die kleineren Hubraumklassen – ist insofern als das Mindestmaß zu betrachten, auf das nach § 38 Bundes-Immissionsschutzgesetz die unvermeidbaren Emissionen beschränkt werden müssen.

In den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft sind durchschnittlich 48 Kraftfahrzeuge pro km^2 zugelassen, in den USA dagegen lediglich 14. Bei der Festlegung der Emissionsgrenzwerte müßten insofern sogar strengere Maßstäbe angelegt werden, wenn die neuen europäischen Normen die gleiche Wirkung auf die europäische Umwelt ausüben sollen, wie sie mit den US-Normen erreichbar wären.

Die Prüfzyklen zur Bestimmung der Schadstoffarmut nach EG- oder US-Norm entsprechen noch immer nicht realistischen Fahrbedingungen. Bei der Bestimmung der EG-Norm wird das Abgasverhalten lediglich bis Tempo 50 km/h überprüft; bei Prüfung nach US-Zyklus lediglich bis Tempo 92 km/h. Obwohl die EG bereits im Grundsatz beschlossen hat, den Prüfzyklus durch Einbeziehung einer höheren Fahrgeschwindigkeit zu modifizieren, hat es bisher an entsprechenden Vorstößen in den EG-Verhandlungen gefehlt.

Insgesamt sind die Möglichkeiten zur Schadstoffminderung im Kraftfahrzeugbereich noch bei weitem nicht ausgeschöpft. Es gibt noch immer keinerlei Grenzwerte zur Bestimmung der Schadstoffarmut für leichte Nutzfahrzeuge zwischen 2,5 und 3,5 t; die Reduzierung der Schadstoffemissionen aus schweren Nutzfahrzeugen bleibt nach Auffassung aller Experten weit hinter den technischen Möglichkeiten zurück. Ein Tempolimit auf Bundesautobahnen zur Schadstoffminderung ist überfällig.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333